

Eingabewerte Einmündung innerorts

Knotenpunkt: A-C / B
Sendenhorster Straße / Planstraße

Verkehrsdaten: Datum: **Prognose** Planung
 Uhrzeit: **Morgenspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,1)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

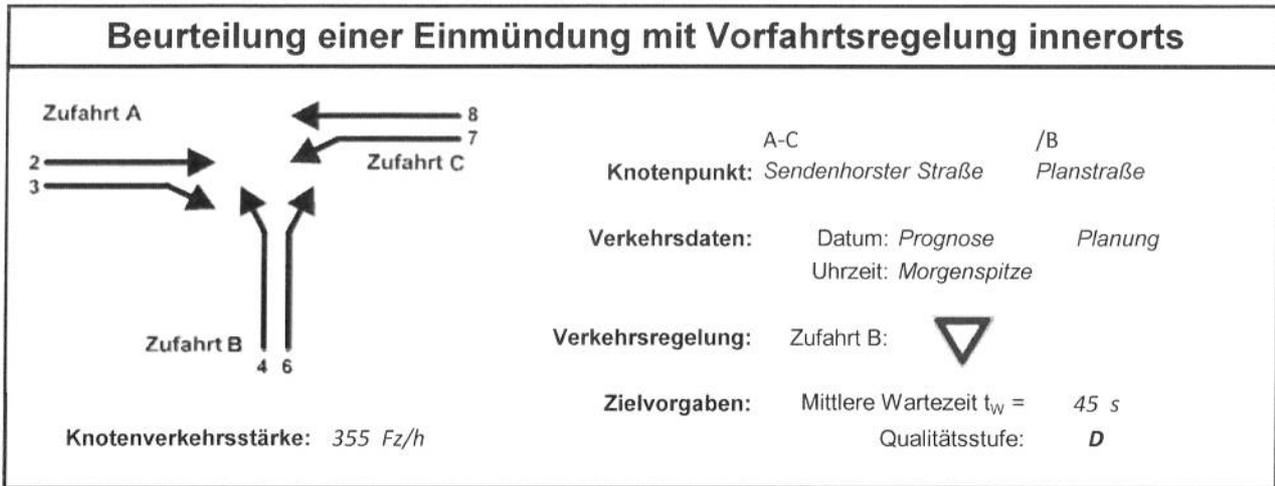
Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	2	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4+6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	7		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	2		97	2		99	---	1,010	100
	3		38			38	---	1,000	38
	F12	---	---	---	---	---	30		
B	4		105			105	---	1,000	105
	6		12			12	---	1,000	12
	F34	---	---	---	---	---	30		
C	7		4			4	---	1,000	4
	8		95	2		97	---	1,010	98
	F56	---	---	---	---	---			

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,056	---
	3 (1)	0	1600	0,975	1560	0,024	---
B	4 (3)	219	835	0,987	821	0,128	---
	6 (2)	118	1039	1,000	1039	0,012	---
C	7 (2)	137	1100	0,975	1072	0,004	0,996
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,054	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	99	1,010	1800	1782	0,056	1683	0,0	A
	3	38	1,000	1560	1560	0,024	1522	2,4	A
B	4	105	1,000	821	821	0,128	716	5,0	A
	6	12	1,000	1039	1039	0,012	1027	3,5	A
C	7	4	1,000	1072	1072	0,004	1068	3,4	A
	8	97	1,010	1800	1782	0,054	1685	0,0	A
A	2+3	137	1,007	1727	1714	0,080	1577	2,3	A
B	4+6	117	1,000	839	839	0,139	722	5,0	A
C	7+8	101	1,010	1800	1782	0,057	1681	2,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4+6	117	1	839	95	0,48	6
C	7+8	101	1,01	1782	95	0,18	7

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F1	97	234	1,6	1,6	A
		F2	137				
		F23	---				
B	nein	F23	---	117	0,7	0,7	A
		F3	0				
		F4	117				
		F45	---				
C	nein	F45	---	200	1,3	1,3	A
		F5	99				
		F6	101				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}				---

Eingabewerte Einmündung innerorts

Knotenpunkt: A-C / B
Sendenhorster Straße / Planstraße

Verkehrsdaten: Datum: **Prognose** Planung
 Uhrzeit: **Nachmittagsspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

- liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
- liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
- liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,1)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

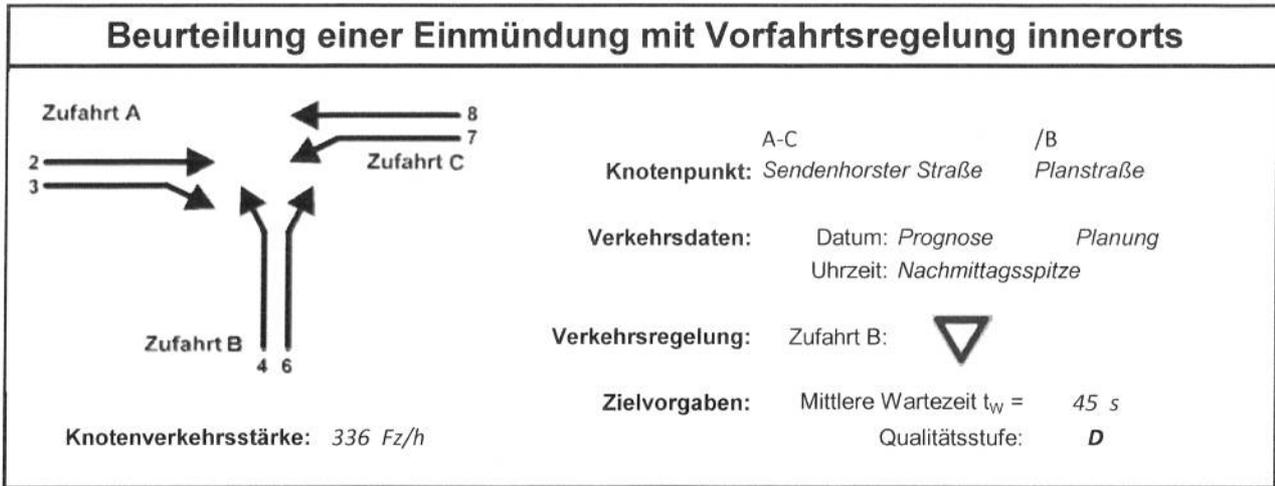
Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	2	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4+6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	7	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	2		83	4		87	---	1,023	89
	3		93			93	---	1,000	93
	F12	---	---	---	---	---	30		
B	4		58			58	---	1,000	58
	6		7			7	---	1,000	7
	F34	---	---	---	---	---	30		
C	7		10			10	---	1,000	10
	8		80	1		81	---	1,006	82
	F56	---	---	---	---	---			

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,049	---
	3 (1)	0	1600	0,975	1560	0,060	---
B	4 (3)	225	829	0,987	810	0,072	---
	6 (2)	134	1019	1,000	1019	0,007	---
C	7 (2)	180	1047	0,975	1021	0,010	0,990
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,045	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	87	1,023	1800	1760	0,049	1673	0,0	A
	3	93	1,000	1560	1560	0,060	1467	2,5	A
B	4	58	1,000	810	810	0,072	752	4,8	A
	6	7	1,000	1019	1019	0,007	1012	3,6	A
C	7	10	1,000	1021	1021	0,010	1011	3,6	A
	8	81	1,006	1800	1789	0,045	1708	0,0	A
A	2+3	180	1,011	1669	1650	0,109	1470	2,4	A
B	4+6	65	1,000	828	828	0,078	763	4,7	A
C	7+8	91	1,005	1800	1790	0,051	1699	2,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	4+6	65	1	828	95	0,26	6
C	7+8	91	1,005	1790	95	0,16	7

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger- teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte- zeit [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	nein	F1	81	261	1,8	1,8	A
		F2	180				
		F23	---				
B	nein	F23	---	65	0,4	0,4	A
		F3	0				
		F4	65				
		F45	---				
C	nein	F45	---	178	1,2	1,2	A
		F5	87				
		F6	91				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts

Knotenpunkt: **A-C** / **B-D**
Sendenhorster Straße / **Auf dem Knapp**

Verkehrsdaten: Datum: **Analyse** Planung
 Uhrzeit: **Morgenspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2							
	3							
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4,5,6							
	6							
C	7	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8							
	9							
D	10		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10,11,12							
	12							

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		3	1		4	---	1,125	5
	2		81	2		83	---	1,012	84
	3		15			15	---	1,000	15
	F12	---	---	---	---	---	50		
B	4		15			15	---	1,000	15
	5		0			0	---	0,000	0
	6		6			6	---	1,000	6
	F34	---	---	---	---	---			
C	7		2			2	---	1,000	2
	8		83	2		85	---	1,012	86
	9		1			1	---	1,000	1
	F56	---	---	---	---	---	30		
D	10		1			1	---	1,000	1
	11		0			0	---	0,000	0
	12		4	1		5	---	1,100	6
	F78	---	---	---	---	---	30		

Hochrechnungsfaktor: **1,000**

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

A-C /B-C
Knotenpunkt: *Sendenhorster Straße* / *Auf dem Knapp*

Verkehrsdaten: Datum: *Analyse* / *Analyse*
Uhrzeit: *Morgenspitze*

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: *217 Fz/h*

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	86	1166	0,975	1136	0,004	0,996	0,994
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,047	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,009	1,000	---
B	4 (4)	187	872	0,979	844	0,018	---	---
	5 (3)	183	845	1,000	839	0,000	1,000	0,994
	6 (2)	91	1074	0,987	1061	0,006	0,994	---
C	7 (2)	98	1150	1,000	1150	0,002	0,998	0,994
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,048	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,975	1560	0,001	1,000	---
D	10 (4)	188	871	0,987	850	0,001	---	---
	11 (3)	190	836	1,000	831	0,000	1,000	0,994
	12 (2)	86	1081	0,979	1058	0,005	0,995	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	4	1,125	1136	1010	0,004	1006	3,6	A
	2	83	1,012	1800	1779	0,047	1696	0,0	A
	3	15	1,000	1600	1600	0,009	1585	0,0	A
B	4	15	1,000	844	844	0,018	829	4,3	A
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	6	1,000	1061	1061	0,006	1055	3,4	A
C	7	2	1,000	1150	1150	0,002	1148	3,1	A
	8	85	1,012	1800	1779	0,048	1694	0,0	A
	9	1	1,000	1560	1560	0,001	1559	2,3	A
D	10	1	1,000	850	850	0,001	849	4,2	A
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	5	1,100	1058	962	0,005	957	3,8	A
A	1+2+3	102	1,015	1800	1774	0,058	1672	2,2	A
B	4+5+6	21	1,000	897	897	0,023	876	4,1	A
C	7+8+9	88	1,011	1800	1780	0,049	1692	2,1	A
D	10+11+12	6	1,083	1020	941	0,006	935	3,8	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	102	1,015	1774	95	0,18	7
B	4+5+6	21	1	897	95	0,07	6
C	7+8+9+	88	1,011	1780	95	0,16	7
D	10+11+12	6	1,083	941	95	0,02	7

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger- teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte- zeit [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	nein	F81	---	187	1,2	1,2	A
		F1	85				
		F2	102				
		F23	---				
B	nein	F23	---	21	0,1	0,1	A
		F3	0				
		F4	21				
		F45	---				
C	nein	F45	---	171	1,1	1,1	A
		F5	83				
		F6	88				
		F67	---				
D	nein	F67	---	6	0,0	0,0	A
		F7	0				
		F8	6				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts

Knotenpunkt: A-C / B-D
Sendenhorster Straße / Auf dem Knapp

Verkehrsdaten: Datum: **Prognose A** Planung
Uhrzeit: **Morgenspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)
 Umrechnungsfaktor: **1,10**

Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2							
	3							
B	4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4,5,6							
	6							
C	7	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8							
	9							
D	10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10,11,12							
	12							

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		3	1		4	---	1,125	5
	2		127	2		129	---	1,008	130
	3		17			17	---	1,000	17
	F12	---	---	---	---	---	50		
B	4		17			17	---	1,000	17
	5		0			0	---	0,000	0
	6		7			7	---	1,000	7
	F34	---	---	---	---	---			
C	7		2			2	---	1,000	2
	8		197	2		199	---	1,005	200
	9		1			1	---	1,000	1
	F56	---	---	---	---	---	30		
D	10		1			1	---	1,000	1
	11		0			0	---	0,000	0
	12		5	1		6	---	1,083	7
	F78	---	---	---	---	---	30		

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	200	1024	0,975	998	0,005	0,995	0,993
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,072	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,011	1,000	---
B	4 (4)	349	700	0,979	675	0,025	---	---
	5 (3)	344	674	1,000	669	0,000	1,000	0,993
	6 (2)	138	1014	0,987	1002	0,007	0,993	---
C	7 (2)	146	1089	1,000	1089	0,002	0,998	0,993
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,111	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,975	1560	0,001	1,000	---
D	10 (4)	350	699	0,987	680	0,001	---	---
	11 (3)	352	666	1,000	662	0,000	1,000	0,993
	12 (2)	200	940	0,979	921	0,007	0,993	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{FZ,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	4	1,125	998	887	0,005	883	4,1	A
	2	129	1,008	1800	1786	0,072	1657	0,0	A
	3	17	1,000	1600	1600	0,011	1583	0,0	A
B	4	17	1,000	675	675	0,025	658	5,5	A
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	7	1,000	1002	1002	0,007	995	3,6	A
C	7	2	1,000	1089	1089	0,002	1087	3,3	A
	8	199	1,005	1800	1791	0,111	1592	0,0	A
	9	1	1,000	1560	1560	0,001	1559	2,3	A
D	10	1	1,000	680	680	0,001	679	5,3	A
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	6	1,083	921	850	0,007	844	4,3	A
A	1+2+3	150	1,010	1800	1782	0,084	1632	2,2	A
B	4+5+6	24	1,000	746	746	0,032	722	5,0	A
C	7+8+9	202	1,005	1800	1791	0,113	1589	2,3	A
D	10+11+12	7	1,071	879	821	0,009	814	4,4	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

PROGNOSE Fall A Morgenspitze

HBS-Berechnung Vorfahrt Sendenhorster Straße / Auf dem Knapp

Anhang 8b

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	150	01. Jan	1782	95	0,28	7
B	4+5+6	24	1	746	95	0,10	6
C	7+8+9+	202	1,005	1791	95	0,38	7
D	10+11+12	7	1,071	821	95	0,03	7

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	349	2,6	2,6	A
		F1	199				
		F2	150				
		F23	---				
B	nein	F23	---	24	0,1	0,1	A
		F3	0				
		F4	24				
		F45	---				
C	nein	F45	---	331	2,4	2,4	A
		F5	129				
		F6	202				
		F67	---				
D	nein	F67	---	7	0,0	0,0	A
		F7	0				
		F8	7				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts

Knotenpunkt: **A-C / B-D**
Sendenhorster Straße / Auf dem Knapp

Verkehrsdaten: Datum: **Analyse** Planung
 Uhrzeit: **Nachmittagsspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2							
	3							
B	4		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4,5,6							
	6							
C	7	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8							
	9							
D	10		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10,11,12							
	12							

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		6			6	---	1,000	6
	2		73	3		76	---	1,020	78
	3		25			25	---	1,000	25
	F12	---	---	---	---	---	50		
B	4		18			18	---	1,000	18
	5		2			2	---	1,000	2
	6		3			3	---	1,000	3
	F34	---	---	---	---	---			
C	7		4			4	---	1,000	4
	8		65	1		66	---	1,008	67
	9		4			4	---	1,000	4
	F56	---	---	---	---	---	30		
D	10		0			0	---	0,000	0
	11		2			2	---	1,000	2
	12		3			3	---	1,000	3
	F78	---	---	---	---	---	30		

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

A-C /B-C
Knotenpunkt: Sendenhorster Straße / Auf dem Knapp

Verkehrsdaten: Datum: Analyse / Analyse
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: D

Knotenverkehrsstärke: 209 Fz/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand ρ_0	staufreier Zustand ρ_x bzw. ρ_z
A	1 (2)	70	1187	0,975	1157	0,005	0,994	0,991
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,043	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,016	1,000	---
B	4 (4)	172	891	0,979	860	0,021	---	---
	5 (3)	169	861	1,000	853	0,002	0,998	0,989
	6 (2)	89	1077	0,987	1063	0,003	0,997	---
C	7 (2)	101	1146	1,000	1146	0,003	0,996	0,991
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,037	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,975	1560	0,003	1,000	---
D	10 (4)	172	891	0,987	867	0,000	---	---
	11 (3)	179	849	1,000	841	0,002	0,998	0,989
	12 (2)	68	1104	0,979	1081	0,003	0,997	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	6	1,000	1157	1157	0,005	1151	3,1	A
	2	76	1,020	1800	1765	0,043	1689	0,0	A
	3	25	1,000	1600	1600	0,016	1575	0,0	A
B	4	18	1,000	860	860	0,021	842	4,3	A
	5	2	1,000	853	853	0,002	851	4,2	A
	6	3	1,000	1063	1063	0,003	1060	3,4	A
C	7	4	1,000	1146	1146	0,003	1142	3,2	A
	8	66	1,008	1800	1786	0,037	1720	0,0	A
	9	4	1,000	1560	1560	0,003	1556	2,3	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	2	1,000	841	841	0,002	839	4,3	A
	12	3	1,000	1081	1081	0,003	1078	3,3	A
A	1+2+3	107	1,014	1800	1775	0,060	1668	2,2	A
B	4+5+6	23	1,000	881	881	0,026	858	4,2	A
C	7+8+9	74	1,007	1800	1788	0,041	1714	2,1	A
D	10+11+12	5	1,000	970	970	0,005	965	3,7	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{pE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	107	1,014	1775	95	0,19	7
B	4+5+6	23	1	881	95	0,08	6
C	7+8+9+	74	1,007	1788	95	0,13	7
D	10+11+12	5	1	970	95	0,02	6

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	173	1,1	1,1	A
		F1	66				
		F2	107				
		F23	---				
B	nein	F23	---	25	0,1	0,1	A
		F3	2				
		F4	23				
		F45	---				
C	nein	F45	---	150	1,0	1,0	A
		F5	76				
		F6	74				
		F67	---				
D	nein	F67	---	7	0,0	0,0	A
		F7	2				
		F8	5				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts

Knotenpunkt: A-C / B-D
Sendenhorster Straße / Auf dem Knapp

Verkehrsdaten: Datum: **Prognose A** Planung
 Uhrzeit: **Nachmittagsspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1		<input type="checkbox"/>					
	2	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3		<input type="checkbox"/>					
B	4		<input type="checkbox"/>					
	4,5,6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6		<input type="checkbox"/>					
C	7		<input type="checkbox"/>					
	8	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	9		<input type="checkbox"/>					
D	10		<input type="checkbox"/>					
	10,11,12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	12		<input type="checkbox"/>					

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		7			7	---	1,000	7
	2		173	4		177	---	1,011	179
	3		28			28	---	1,000	28
	F12	---	---	---	---	---	50		
B	4		20			20	---	1,000	20
	5		2			2	---	1,000	2
	6		3			3	---	1,000	3
	F34	---	---	---	---	---			
C	7		4			4	---	1,000	4
	8		130	1		131	---	1,004	132
	9		4			4	---	1,000	4
	F56	---	---	---	---	---	30		
D	10		0			0	---	0,000	0
	11		2			2	---	1,000	2
	12		3			3	---	1,000	3
	F78	---	---	---	---	---	30		

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	135	1102	0,975	1075	0,007	0,993	0,988
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,099	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,018	1,000	---
B	4 (4)	340	708	0,979	681	0,029	---	---
	5 (3)	337	680	1,000	672	0,003	0,997	0,985
	6 (2)	191	950	0,987	938	0,003	0,997	---
C	7 (2)	205	1018	1,000	1018	0,004	0,996	0,988
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,073	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,975	1560	0,003	1,000	---
D	10 (4)	340	708	0,987	687	0,000	---	---
	11 (3)	349	669	1,000	661	0,003	0,997	0,985
	12 (2)	133	1020	0,979	999	0,003	0,997	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{FZ,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	7	1,000	1075	1075	0,007	1068	3,4	A
	2	177	1,011	1800	1780	0,099	1603	0,0	A
	3	28	1,000	1600	1600	0,018	1572	0,0	A
B	4	20	1,000	681	681	0,029	661	5,4	A
	5	2	1,000	672	672	0,003	670	5,4	A
	6	3	1,000	938	938	0,003	935	3,8	A
C	7	4	1,000	1018	1018	0,004	1014	3,6	A
	8	131	1,004	1800	1793	0,073	1662	0,0	A
	9	4	1,000	1560	1560	0,003	1556	2,3	A
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	2	1,000	661	661	0,003	659	5,5	A
	12	3	1,000	999	999	0,003	996	3,6	A
A	1+2+3	212	1,009	1800	1783	0,119	1571	2,3	A
B	4+5+6	25	1,000	704	704	0,036	679	5,3	A
C	7+8+9	139	1,004	1800	1794	0,078	1655	2,2	A
D	10+11+12	5	1,000	829	829	0,006	824	4,4	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	212	1,009	1783	95	0,40	7
B	4+5+6	25	1	704	95	0,11	6
C	7+8+9+	139	1,004	1794	95	0,25	7
D	10+11+12	5	1	829	95	0,02	6

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	343	2,5	2,5	A
		F1	131				
		F2	212				
		F23	---				
B	nein	F23	---	27	0,2	0,2	A
		F3	2				
		F4	25				
		F45	---				
C	nein	F45	---	316	2,3	2,3	A
		F5	177				
		F6	139				
		F67	---				
D	nein	F67	---	7	0,0	0,0	A
		F7	2				
		F8	5				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts

Knotenpunkt: **A-C / B-D**
Sendenhorster Straße / Von-Galen-Straße

Verkehrsdaten: Datum: **Analyse** Planung
 Uhrzeit: **Morgenspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4,5,6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	7	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	9		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	10		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10,11,12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		155	3		158	---	1,009	160
	2		85	1		86	---	1,006	87
	3		17			17	---	1,000	17
	F12	---	---	---	---	---	50		
B	4		35			35	---	1,000	35
	5		33	1		34	---	1,015	35
	6		5			5	---	1,000	5
	F34	---	---	---	---	---			
C	7		16			16	---	1,000	16
	8		107	2		109	---	1,009	110
	9		8	2		10	---	1,100	11
	F56	---	---	---	---	---	30		
D	10		10	3		13	---	1,115	15
	11		56	1		57	---	1,009	58
	12		156	2		158	---	1,006	159
	F78	---	---	---	---	---	30		

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	119	1123	0,975	1094	0,146	0,845	0,832
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,048	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,011	1,000	---
B	4 (4)	598	499	0,979	311	0,112	---	---
	5 (3)	388	633	1,000	527	0,065	0,935	0,787
	6 (2)	95	1069	0,987	1056	0,005	0,995	---
C	7 (2)	103	1143	1,000	1143	0,014	0,985	0,832
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,061	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,975	1560	0,007	1,000	---
D	10 (4)	422	634	0,987	490	0,030	---	---
	11 (3)	391	630	1,000	525	0,110	0,890	0,755
	12 (2)	114	1044	0,979	1022	0,156	0,844	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	158	1,009	1094	1084	0,146	926	3,9	A
	2	86	1,006	1800	1790	0,048	1704	0,0	A
	3	17	1,000	1600	1600	0,011	1583	0,0	A
B	4	35	1,000	311	311	0,112	276	13,0	B
	5	34	1,015	527	520	0,065	486	7,4	A
	6	5	1,000	1056	1056	0,005	1051	3,4	A
C	7	16	1,000	1143	1143	0,014	1127	3,2	A
	8	109	1,009	1800	1784	0,061	1675	0,0	A
	9	10	1,100	1560	1418	0,007	1408	2,6	A
D	10	13	1,115	490	439	0,030	426	8,4	A
	11	57	1,009	525	520	0,110	463	7,8	A
	12	158	1,006	1022	1016	0,156	858	4,2	A
A	1+2+3	261	1,008	1699	1686	0,155	1425	2,5	A
B	4+5+6	74	1,007	408	405	0,183	331	10,9	B
C	7+8+9	135	1,015	1800	1774	0,076	1639	2,2	A
D	10+11+12	228	1,013	784	774	0,295	546	6,6	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{pE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	261	1,008	1686	95	0,55	7
B	4+5+6	74	1,007	405	95	0,67	7
C	7+8+9+	135	1,015	1774	95	0,25	7
D	10+11+12	228	1,013	774	95	1,25	13

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger- teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte- zeit [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	nein	F81	---	370	2,7	2,7	A
		F1	109				
		F2	261				
		F23	---				
B	nein	F23	---	131	0,8	0,8	A
		F3	57				
		F4	74				
		F45	---				
C	nein	F45	---	221	1,5	1,5	A
		F5	86				
		F6	135				
		F67	---				
D	nein	F67	---	262	1,8	1,8	A
		F7	34				
		F8	228				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts

Knotenpunkt: A-C / B-D
Sendenhorster Straße / Von-Galen-Straße

Verkehrsdaten: Datum: **Prognose A** Planung
 Uhrzeit: **Morgenspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1		<input type="checkbox"/>					
	2	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3		<input type="checkbox"/>					
B	4		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4,5,6		<input type="checkbox"/>					
	6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
C	7		<input type="checkbox"/>					
	8	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	9		<input type="checkbox"/>					
D	10		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10,11,12		<input type="checkbox"/>					
	12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		170	4		174	---	1,011	176
	2		128	1		129	---	1,004	130
	3		19			19	---	1,000	19
	F12	---	---	---	---	---	50		
B	4		39			39	---	1,000	39
	5		36	1		37	---	1,014	38
	6		6			6	---	1,000	6
	F34	---	---	---	---	---			
C	7		18			18	---	1,000	18
	8		212	2		214	---	1,005	215
	9		20	2		22	---	1,045	23
	F56	---	---	---	---	---	30		
D	10		14	4		18	---	1,111	20
	11		62	1		63	---	1,008	64
	12		172	2		174	---	1,006	175
	F78	---	---	---	---	---	30		

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	236	983	0,975	958	0,184	0,799	0,784
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,072	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,012	1,000	---
B	4 (4)	793	383	0,979	205	0,191	---	---
	5 (3)	567	493	1,000	386	0,097	0,903	0,723
	6 (2)	139	1013	0,987	1000	0,006	0,994	---
C	7 (2)	148	1086	1,000	1086	0,017	0,981	0,784
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,119	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,975	1560	0,015	1,000	---
D	10 (4)	599	498	0,987	354	0,057	---	---
	11 (3)	565	494	1,000	387	0,164	0,836	0,680
	12 (2)	225	911	0,979	892	0,196	0,804	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	174	1,011	958	947	0,184	773	4,7	A
	2	129	1,004	1800	1793	0,072	1664	0,0	A
	3	19	1,000	1600	1600	0,012	1581	0,0	A
B	4	39	1,000	205	205	0,191	166	21,7	C
	5	37	1,014	386	381	0,097	344	10,5	B
	6	6	1,000	1000	1000	0,006	994	3,6	A
C	7	18	1,000	1086	1086	0,017	1068	3,4	A
	8	214	1,005	1800	1792	0,119	1578	0,0	A
	9	22	1,045	1560	1492	0,015	1470	2,4	A
D	10	18	1,111	354	318	0,057	300	12,0	B
	11	63	1,008	387	384	0,164	321	11,2	B
	12	174	1,006	892	887	0,196	713	5,0	A
A	1+2+3	322	1,008	1618	1606	0,201	1284	2,8	A
B	4+5+6	82	1,006	281	279	0,294	197	18,2	B
C	7+8+9	254	1,008	1800	1786	0,142	1532	2,3	A
D	10+11+12	255	1,014	620	612	0,417	357	10,1	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									C

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	322	1,008	1606	95	0,75	7
B	4+5+6	82	1,006	279	95	1,23	13
C	7+8+9	254	1,008	1786	95	0,50	7
D	10+11+12	255	1,014	612	95	2,11	19

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	4,5	A
		F1	214	536	4,5		
		F2	322				
		F23	---	---			
B	nein	F23	---	---	---	0,9	A
		F3	63	145	0,9		
		F4	82				
		F45	---	---			
C	nein	F45	---	---	---	2,9	A
		F5	129	383	2,9		
		F6	254				
		F67	---	---			
D	nein	F67	---	---	---	2,1	A
		F7	37	292	2,1		
		F8	255				
		F81	---	---			
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,Rad,ges}$				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts

Knotenpunkt: **A-C / B-D**
Sendenhorster Straße / Von-Galen-Straße

Verkehrsdaten: Datum: **Analyse** Planung
 Uhrzeit: **Nachmittagsspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2							
	3							
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4,5,6							
	6							
C	7	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8							
	9							
D	10		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10,11,12							
	12							

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		160	3		163	---	1,009	165
	2		116			116	---	1,000	116
	3		39	2		41	---	1,024	42
	F12	---	---	---	---	---	50		
B	4		27			27	---	1,000	27
	5		39			39	---	1,000	39
	6		16	1		17	---	1,029	18
	F34	---	---	---	---	---			
C	7		18			18	---	1,000	18
	8		87	1		88	---	1,006	89
	9		10			10	---	1,000	10
	F56	---	---	---	---	---	30		
D	10		10			10	---	1,000	10
	11		46			46	---	1,000	46
	12		140	4		144	---	1,014	146
	F78	---	---	---	---	---	30		

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	98	1150	0,975	1121	0,147	0,839	0,824
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,064	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,026	1,000	---
B	4 (4)	601	497	0,979	318	0,085	---	---
	5 (3)	416	609	1,000	502	0,078	0,922	0,770
	6 (2)	137	1016	0,987	1003	0,017	0,983	---
C	7 (2)	157	1075	1,000	1075	0,017	0,982	0,824
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,049	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,975	1560	0,006	1,000	---
D	10 (4)	467	596	0,987	446	0,022	---	---
	11 (3)	431	596	1,000	491	0,094	0,906	0,759
	12 (2)	93	1071	0,979	1049	0,139	0,861	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	163	1,009	1121	1111	0,147	948	3,8	A
	2	116	1,000	1800	1800	0,064	1684	0,0	A
	3	41	1,024	1600	1562	0,026	1521	0,0	A
B	4	27	1,000	318	318	0,085	291	12,4	B
	5	39	1,000	502	502	0,078	463	7,8	A
	6	17	1,029	1003	974	0,017	957	3,8	A
C	7	18	1,000	1075	1075	0,017	1057	3,4	A
	8	88	1,006	1800	1790	0,049	1702	0,0	A
	9	10	1,000	1560	1560	0,006	1550	2,3	A
D	10	10	1,000	446	446	0,022	436	8,3	A
	11	46	1,000	491	491	0,094	445	8,1	A
	12	144	1,014	1049	1034	0,139	890	4,0	A
A	1+2+3	320	1,008	1800	1786	0,179	1466	2,5	A
B	4+5+6	83	1,006	464	461	0,180	378	9,5	A
C	7+8+9	116	1,004	1800	1792	0,065	1676	2,1	A
D	10+11+12	200	1,010	791	783	0,255	583	6,2	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	320	1,008	1786	95	0,65	7
B	4+5+6	83	1,006	461	95	0,66	7
C	7+8+9+	116	1,004	1792	95	0,21	7
D	10+11+12	200	1,01	783	95	1,02	13

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	408	3,1	3,1	A
		F1	88				
		F2	320				
		F23	---				
B	nein	F23	---	129	0,8	0,8	A
		F3	46				
		F4	83				
		F45	---				
C	nein	F45	---	232	1,6	1,6	A
		F5	116				
		F6	116				
		F67	---				
D	nein	F67	---	239	1,6	1,6	A
		F7	39				
		F8	200				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts

Knotenpunkt: A-C / B-D
Sendenhorster Straße / Von-Galen-Straße

Verkehrsdaten: Datum: **Prognose A** Planung
 Uhrzeit: **Nachmittagsspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4,5,6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
C	7	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	9		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D	10		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10,11,12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		175	4		179	---	1,011	181
	2		210			210	---	1,000	210
	3		43	2		45	---	1,022	46
	F12	---	---	---	---	---	50		
B	4		30			30	---	1,000	30
	5		43			43	---	1,000	43
	6		18	1		19	---	1,026	20
	F34	---	---	---	---	---			
C	7		20			20	---	1,000	20
	8		148	1		149	---	1,003	150
	9		17			17	---	1,000	17
	F56	---	---	---	---	---	30		
D	10		22			22	---	1,000	22
	11		51			51	---	1,000	51
	12		153	5		158	---	1,016	161
	F78	---	---	---	---	---	30		

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	166	1064	0,975	1037	0,174	0,796	0,778
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,117	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,029	1,000	---
B	4 (4)	798	380	0,979	214	0,140	---	---
	5 (3)	598	472	1,000	367	0,117	0,883	0,705
	6 (2)	233	903	0,987	892	0,022	0,978	---
C	7 (2)	255	962	1,000	962	0,021	0,977	0,778
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,083	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,975	1560	0,011	1,000	---
D	10 (4)	651	464	0,987	316	0,070	---	---
	11 (3)	612	463	1,000	360	0,142	0,858	0,689
	12 (2)	158	990	0,979	969	0,166	0,834	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	179	1,011	1037	1026	0,174	847	4,3	A
	2	210	1,000	1800	1800	0,117	1590	0,0	A
	3	45	1,022	1600	1565	0,029	1520	0,0	A
B	4	30	1,000	214	214	0,140	184	19,6	B
	5	43	1,000	367	367	0,117	324	11,1	B
	6	19	1,026	892	869	0,022	850	4,2	A
C	7	20	1,000	962	962	0,021	942	3,8	A
	8	149	1,003	1800	1794	0,083	1645	0,0	A
	9	17	1,000	1560	1560	0,011	1543	2,3	A
D	10	22	1,000	316	316	0,070	294	12,3	B
	11	51	1,000	360	360	0,142	309	11,7	B
	12	158	1,016	969	954	0,166	796	4,5	A
A	1+2+3	434	1,007	1800	1788	0,243	1354	2,7	A
B	4+5+6	92	1,005	331	329	0,279	237	15,2	B
C	7+8+9	186	1,003	1800	1795	0,104	1609	2,2	A
D	10+11+12	231	1,011	619	613	0,377	382	9,4	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{pE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_S [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	434	1,007	1788	95	0,96	7
B	4+5+6	92	1,005	329	95	1,15	13
C	7+8+9+	186	1,003	1795	95	0,35	7
D	10+11+12	231	1,011	613	95	1,79	13

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	5,0	B
		F1	149	583	5,0		
		F2	434				
		F23	---	---			
B	nein	F23	---	---	---	0,9	A
		F3	51	143	0,9		
		F4	92				
		F45	---	---			
C	nein	F45	---	---	---	3,0	A
		F5	210	396	3,0		
		F6	186				
		F67	---	---			
D	nein	F67	---	---	---	1,9	A
		F7	43	274	1,9		
		F8	231				
		F81	---	---			
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							B

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FgRad,ges}				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts

Knotenpunkt: **A-C / B-D**
Alverskirchener Straße / Am Haus Borg

Verkehrsdaten: Datum: **Analyse** Planung
 Uhrzeit: **Morgenspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4,5,6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
C	7	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	9		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D	10		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10,11,12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		11			11	---	1,000	11
	2		106	5		111	---	1,023	114
	3		24			24	---	1,000	24
	F12	---	---	---	---	---	50		
B	4		62	1		63	---	1,008	64
	5		19			19	---	1,000	19
	6		37	2		39	---	1,026	40
	F34	---	---	---	---	---	30		
C	7		21			21	---	1,000	21
	8		116	5		121	---	1,021	124
	9		7			7	---	1,000	7
	F56	---	---	---	---	---			
D	10		14	1		15	---	1,033	16
	11		7			7	---	1,000	7
	12		17	2		19	---	1,053	20
	F78	---	---	---	---	---	30		

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	128	1111	0,975	1083	0,010	0,989	0,968
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,063	1,000	---
	3 (1)	0	1600	0,975	1560	0,015	1,000	---
B	4 (4)	306	742	0,979	683	0,093	---	---
	5 (3)	283	733	1,000	710	0,027	0,973	0,943
	6 (2)	123	1033	1,000	1033	0,039	0,961	---
C	7 (2)	135	1102	0,975	1075	0,020	0,979	0,968
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,069	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,975	1560	0,004	1,000	---
D	10 (4)	338	711	1,000	644	0,024	---	---
	11 (3)	292	725	1,000	702	0,010	0,990	0,959
	12 (2)	125	1031	0,979	1009	0,020	0,980	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	11	1,000	1083	1083	0,010	1072	3,4	A
	2	111	1,023	1800	1760	0,063	1649	0,0	A
	3	24	1,000	1560	1560	0,015	1536	2,3	A
B	4	63	1,008	683	678	0,093	615	5,9	A
	5	19	1,000	710	710	0,027	691	5,2	A
	6	39	1,026	1033	1007	0,039	968	3,7	A
C	7	21	1,000	1075	1075	0,020	1054	3,4	A
	8	121	1,021	1800	1764	0,069	1643	0,0	A
	9	7	1,000	1560	1560	0,004	1553	2,3	A
D	10	15	1,033	644	623	0,024	608	5,9	A
	11	7	1,000	702	702	0,010	695	5,2	A
	12	19	1,053	1009	958	0,020	939	3,8	A
A	1+2+3	146	1,017	1800	1770	0,083	1624	2,2	A
B	4+5+6	121	1,012	773	763	0,158	642	5,6	A
C	7+8+9	149	1,017	1800	1770	0,084	1621	2,2	A
D	10+11+12	41	1,037	789	761	0,054	720	5,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	146	1,017	1770	95	0,27	7
B	4+5+6	121	1,012	763	95	0,56	7
C	7+8+9+	149	1,017	1770	95	0,28	7
D	10+11+12	41	1,037	761	95	0,17	7

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	267	1,9	1,9	A
		F1	121				
		F2	146				
		F23	---				
B	nein	F23	---	128	0,8	0,8	A
		F3	7				
		F4	121				
		F45	---				
C	nein	F45	---	260	1,8	1,8	A
		F5	111				
		F6	149				
		F67	---				
D	nein	F67	---	60	0,4	0,4	A
		F7	19				
		F8	41				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts

Knotenpunkt: **A-C** / **B-D**
Alverskirchener Straße / **Am Haus Borg**

Verkehrsdaten: Datum: **Prognose C** Planung
 Uhrzeit: **Morgenspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4,5,6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
C	7	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	9		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D	10		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10,11,12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		12			12	---	1,000	12
	2		116	6		122	---	1,025	125
	3		35			35	---	1,000	35
	F12	---	---	---	---	---	50		
B	4		91	1		92	---	1,005	93
	5		21			21	---	1,000	21
	6		65	2		67	---	1,015	68
	F34	---	---	---	---	---	30		
C	7		31			31	---	1,000	31
	8		127	6		133	---	1,023	136
	9		8			8	---	1,000	8
	F56	---	---	---	---	---			
D	10		16	1		17	---	1,029	18
	11		8			8	---	1,000	8
	12		19	2		21	---	1,048	22
	F78	---	---	---	---	---	30		

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**

PROGNOSE Fall C Morgenspitze

HBS-Berechnung Vorfahrt Alverskirchener Straße / Am Haus Borg



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	141	1095	0,975	1067	0,011	0,988	0,956
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,069	1,000	---
	3 (1)	0	1600	0,975	1560	0,022	1,000	---
B	4 (4)	349	700	0,979	633	0,146	---	---
	5 (3)	324	693	1,000	662	0,032	0,968	0,927
	6 (2)	140	1012	1,000	1012	0,067	0,933	---
C	7 (2)	157	1075	0,975	1048	0,030	0,968	0,956
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,076	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,975	1560	0,005	1,000	---
D	10 (4)	408	646	1,000	559	0,031	---	---
	11 (3)	337	680	1,000	650	0,012	0,988	0,945
	12 (2)	137	1015	0,979	994	0,022	0,978	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	12	1,000	1067	1067	0,011	1055	3,4	A
	2	122	1,025	1800	1757	0,069	1635	0,0	A
	3	35	1,000	1560	1560	0,022	1525	2,4	A
B	4	92	1,005	633	630	0,146	538	6,7	A
	5	21	1,000	662	662	0,032	641	5,6	A
	6	67	1,015	1012	997	0,067	930	3,9	A
C	7	31	1,000	1048	1048	0,030	1017	3,5	A
	8	133	1,023	1800	1760	0,076	1627	0,0	A
	9	8	1,000	1560	1560	0,005	1552	2,3	A
D	10	17	1,029	559	543	0,031	526	6,8	A
	11	8	1,000	650	650	0,012	642	5,6	A
	12	21	1,048	994	948	0,022	927	3,9	A
A	1+2+3	169	1,018	1800	1769	0,096	1600	2,3	A
B	4+5+6	180	1,008	741	735	0,245	555	6,5	A
C	7+8+9	172	1,017	1800	1769	0,097	1597	2,3	A
D	10+11+12	46	1,033	722	699	0,066	653	5,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	169	1,018	1769	95	0,32	7
B	4+5+6	180	1,008	735	95	0,97	7
C	7+8+9+	172	1,017	1769	95	0,32	7
D	10+11+12	46	1,033	699	95	0,21	7

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	2,1	A
		F1	133	302	2,1		
		F2	169				
		F23	---	---			
B	nein	F23	---	---	---	1,2	A
		F3	8	188	1,2		
		F4	180				
		F45	---	---			
C	nein	F45	---	---	---	2,1	A
		F5	122	294	2,1		
		F6	172				
		F67	---	---			
D	nein	F67	---	---	---	0,4	A
		F7	21	67	0,4		
		F8	46				
		F81	---	---			
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,Rad,ges}$				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts

Knotenpunkt: **A-C / B-D**
Alverskirchener Straße / Am Haus Borg

Verkehrsdaten: Datum: **Analyse** Planung
 Uhrzeit: **Nachmittagsspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1		<input type="checkbox"/>					
	2	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	3		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
B	4		<input type="checkbox"/>					
	4,5,6		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	6		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C	7		<input type="checkbox"/>					
	8	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	9		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
D	10		<input type="checkbox"/>					
	10,11,12		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	12		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
Zufahrt	Verkehrsstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		9			9	---	1,000	9
	2		152	3		155	---	1,010	157
	3		61			61	---	1,000	61
	F12	---	---	---	---	---	50		
B	4		62	2		64	---	1,016	65
	5		14			14	---	1,000	14
	6		34			34	---	1,000	34
	F34	---	---	---	---	---	30		
C	7		40			40	---	1,000	40
	8		151	3		154	---	1,010	156
	9		3			3	---	1,000	3
	F56	---	---	---	---	---			
D	10		2			2	---	1,000	2
	11		15			15	---	1,000	15
	12		14			14	---	1,000	14
	F78	---	---	---	---	---	30		

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	157	1075	0,975	1048	0,009	0,990	0,946
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,087	1,000	---
	3 (1)	0	1600	0,975	1560	0,039	1,000	---
B	4 (4)	419	636	0,979	566	0,115	---	---
	5 (3)	392	630	1,000	596	0,023	0,977	0,925
	6 (2)	186	957	1,000	957	0,036	0,964	---
C	7 (2)	216	1005	0,975	980	0,041	0,955	0,946
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,086	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,975	1560	0,002	1,000	---
D	10 (4)	438	620	1,000	553	0,004	---	---
	11 (3)	421	605	1,000	572	0,026	0,974	0,922
	12 (2)	156	992	0,979	971	0,014	0,986	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	9	1,000	1048	1048	0,009	1039	3,5	A
	2	155	1,010	1800	1783	0,087	1628	0,0	A
	3	61	1,000	1560	1560	0,039	1499	2,4	A
B	4	64	1,016	566	557	0,115	493	7,3	A
	5	14	1,000	596	596	0,023	582	6,2	A
	6	34	1,000	957	957	0,036	923	3,9	A
C	7	40	1,000	980	980	0,041	940	3,8	A
	8	154	1,010	1800	1783	0,086	1629	0,0	A
	9	3	1,000	1560	1560	0,002	1557	2,3	A
D	10	2	1,000	553	553	0,004	551	6,5	A
	11	15	1,000	572	572	0,026	557	6,5	A
	12	14	1,000	971	971	0,014	957	3,8	A
A	1+2+3	225	1,007	1800	1788	0,126	1563	2,3	A
B	4+5+6	112	1,009	650	644	0,174	532	6,8	A
C	7+8+9	197	1,008	1800	1786	0,110	1589	2,3	A
D	10+11+12	31	1,000	701	701	0,044	670	5,4	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	225	1,007	1788	95	0,43	7
B	4+5+6	112	1,009	644	95	0,63	7
C	7+8+9+	197	1,008	1786	95	0,37	7
D	10+11+12	31	1	701	95	0,14	6

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger- teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Warte- zeit [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	nein	F81	---	379	2,8	2,8	A
		F1	154				
		F2	225				
		F23	---				
B	nein	F23	---	127	0,8	0,8	A
		F3	15				
		F4	112				
		F45	---				
C	nein	F45	---	352	2,6	2,6	A
		F5	155				
		F6	197				
		F67	---				
D	nein	F67	---	45	0,3	0,3	A
		F7	14				
		F8	31				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}				---

Eingabewerte Kreuzung innerorts

Knotenpunkt: **A-C / B-D**
Alverskirchener Straße / Am Haus Borg

Verkehrsdaten: Datum: **Prognose C** Planung
 Uhrzeit: **Nachmittagsspitze** Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45** s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)
 Umrechnungsfaktor: **1,10**

Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt	Verkehrstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Fußgänger Mittelinsel	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4,5,6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
C	7	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	9		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D	10		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10,11,12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
Zufahrt	Verkehrstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1		10			10	---	1,000	10
	2		167	4		171	---	1,012	173
	3		88			88	---	1,000	88
	F12	---	---	---	---	---	50		
B	4		81	2		83	---	1,012	84
	5		15			15	---	1,000	15
	6		50			50	---	1,000	50
	F34	---	---	---	---	---	30		
C	7		64			64	---	1,000	64
	8		165	4		169	---	1,012	171
	9		3			3	---	1,000	3
	F56	---	---	---	---	---			
D	10		2			2	---	1,000	2
	11		17			17	---	1,000	17
	12		15			15	---	1,000	15
	F78	---	---	---	---	---	30		

Hochrechnungsfaktor: **1,0000**



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_r [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	172	1057	0,975	1030	0,010	0,989	0,913
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,096	1,000	---
	3 (1)	0	1600	0,975	1560	0,056	1,000	---
B	4 (4)	492	576	0,979	491	0,171	---	---
	5 (3)	461	571	1,000	522	0,029	0,971	0,889
	6 (2)	215	923	1,000	923	0,054	0,946	---
C	7 (2)	259	957	0,975	933	0,069	0,924	0,913
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,095	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,975	1560	0,002	1,000	---
D	10 (4)	525	551	1,000	463	0,004	---	---
	11 (3)	504	538	1,000	492	0,035	0,965	0,885
	12 (2)	171	974	0,979	954	0,016	0,984	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	10	1,000	1030	1030	0,010	1020	3,5	A
	2	171	1,012	1800	1779	0,096	1608	0,0	A
	3	88	1,000	1560	1560	0,056	1472	2,4	A
B	4	83	1,012	491	485	0,171	402	8,9	A
	5	15	1,000	522	522	0,029	507	7,1	A
	6	50	1,000	923	923	0,054	873	4,1	A
C	7	64	1,000	933	933	0,069	869	4,1	A
	8	169	1,012	1800	1779	0,095	1610	0,0	A
	9	3	1,000	1560	1560	0,002	1557	2,3	A
D	10	2	1,000	463	463	0,004	461	7,8	A
	11	17	1,000	492	492	0,035	475	7,6	A
	12	15	1,000	954	954	0,016	939	3,8	A
A	1+2+3	269	1,007	1800	1787	0,151	1518	2,4	A
B	4+5+6	148	1,007	587	583	0,254	435	8,3	A
C	7+8+9	236	1,008	1800	1785	0,132	1549	2,3	A
D	10+11+12	34	1,000	623	623	0,055	589	6,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1+2+3	269	1,007	1787	95	0,53	7
B	4+5+6	148	1,007	583	95	1,01	13
C	7+8+9+	236	1,008	1785	95	0,46	7
D	10+11+12	34	1	623	95	0,17	6

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	438	3,4	3,4	A
		F1	169				
		F2	269				
		F23	---				
B	nein	F23	---	165	1,1	1,1	A
		F3	17				
		F4	148				
		F45	---				
C	nein	F45	---	407	3,1	3,1	A
		F5	171				
		F6	236				
		F67	---				
D	nein	F67	---	49	0,3	0,3	A
		F7	15				
		F8	34				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg,ges}$							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme				
Zufahrt	Strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	R11	---	---	---
B	R2	---	---	---
C	R5	---	---	---
D	R8	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fg/Rad,ges}$				---